

# COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL

## PROJETO DE LEI Nº 2.453, DE 2007

Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), a inviolabilidade do sigilo de suas investigações e dá outras providências.

**Autora: CPI – CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO**

**Relator: Deputado ALDO REBELO**

### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão, dentro do campo temático, o projeto de lei em tela, de autoria da Comissão Parlamentar de Inquérito para investigar as causas, conseqüências e responsáveis pela crise do sistema de tráfego aéreo brasileiro, desencadeada após o acidente aéreo ocorrido no dia 29 de setembro de 2006, envolvendo um Boeing 737-800, da Gol (vôo 1907), e um jato Legacy, da América ExcelAire, com mais de uma centena de vítimas.

Ao justificar sua proposição, a CPI Autora, de forma minudente, vai argumentando sobre cada dispositivo – artigos e parágrafos –; o que nos parece desnecessário repetir aqui em nosso parecer, particularmente porque em nosso voto resumimos uma série de argumentos de real valor em torno do projeto em lei em questão.

A proposição, inicialmente, reza que compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER, através de seu órgão central, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de



C8E2824F43

prevenção e de investigação de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo,

Na continuidade de seus dispositivos, traz normas de cunho procedimental, destacando-se a que estabelece que a prevenção de acidentes aeronáuticos é da responsabilidade de todos as entidades, órgãos e pessoas, naturais ou jurídicas envolvidos no projeto, fabricação, manutenção, operação, regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro.

Destacam-se ainda, os dispositivos que tratam da investigação SIPAER de forma independente e sem impedir a instauração de outras investigações para fins diferentes da prevenção; o que permitirá, naturalmente, as investigações paralelas sobre os acidentes aéreos sob as óticas penal e administrativa, até porque um dos dispositivos, expressamente, estabelece que, se, no curso da investigação do SIPAER, forem encontrados indícios de crime doloso, relacionados ou não à cadeia de eventos do sinistro, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

No bojo disso tudo, há uma série de dispositivos que tratam dos procedimentos e das relações entre as autoridades aeronáuticas encarregadas da investigação no âmbito do SIPAER e as autoridades policiais responsáveis pela investigação criminal.

Há, ainda, dispositivos tratando das recomendações de segurança operacional resultantes da investigação, de modo a prevenir outras ocorrências semelhantes, do sigilo profissional e da proteção à informação, particularmente aqueles dispositivos que asseguram o sigilo das fontes e das informações prestadas ao profissional do SIPAER; os que vedam, para fins de prevenção, o profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos; e os que determinam que toda declaração em proveito de investigação do SIPAER será prestada de forma espontânea e baseada na garantia de seu uso exclusivo para fins de prevenção.



Finalmente, há dispositivos que tratam das infrações e mais algumas disposições finais e transitórias.

Apresentada em 21 de novembro de 2007, a proposição foi distribuída, no dia 30 do mesmo mês, à apreciação da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional da Comissão de Viação e Transportes e Constituição e da Comissão de Justiça e de Cidadania, nos termos do que dispõem os arts. 24, inciso II, e 54, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD), sujeita à apreciação do Plenário e em regime de tramitação ordinária.

No prazo regimental, nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Na forma do disposto no Regimento Interno da Casa (art. 32 XV, *d* e *j*), cabe a esta Comissão Permanente a análise de matérias relativas a direito internacional público, à ordem jurídica internacional e a direito aeronáutico.

O projeto de lei que se aprecia pretende cobrir lacuna legal no sistema jurídico pátrio.

De forma sintética, deve ser dito que o Brasil é signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a Convenção de Chicago, obrigando-se, em consequência, a cumprir também as Normas e Recomendações Internacionais que, sob a denominação de **Anexos** à Convenção, forem adotadas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), excetuando as ressalvas que notificar por colidirem com a legislação interna ou com os interesses nacionais.



São dezoito Anexos que se constituem em um desdobramento do art. 37 da Convenção de Chicago, que trata da adoção de normas e processos internacionais no âmbito da aviação civil. Desses, o Anexo 13, estabelecido desde fevereiro de 1946, diz respeito às normas e práticas recomendadas para a investigação de acidentes aeronáuticos e também quanto àquilo que os Estados contratantes deverão seguir nessas circunstâncias.

Assim, em que pese a Convenção de Chicago impor ao Estado contratante a investigação dos acidentes aéreos em conformidade com os procedimentos preconizados pela OACI, o sistema jurídico brasileiro está a pedir uma normatização interna em consonância com esses procedimentos internacionalmente adotados.

Isso ficou patente durante os trabalhos da CPI da CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO; o que resultou na proposição ora apresentada.

Cabe acrescentar que, no Brasil, legalmente, o Comando da Aeronáutica detém a competência para conduzir a investigação dos acidentes e incidentes aeronáuticos, existindo vários órgãos que compõem o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER. Desses, o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – CENIPA – é órgão central do sistema, competindo-lhe planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de investigação e prevenção de acidentes ou incidentes aeronáuticos.

Internamente, os órgãos do SIPAER regulam suas atividades, entre outros, pelos documentos intitulados Normas de Sistema do Comando da Aeronáutica, destacando-se a NSCA 3-6 – INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE AERONÁUTICO, INCIDENTE AERONÁUTICO E OCORRÊNCIA DE SOLO, e a NSCA 3-3 – PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS, em conformidade com o Anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), mas de natureza meramente administrativa.



Ou seja, também por esse ângulo fica patente a necessidade da adoção de normas, com força de lei, regulando os procedimentos de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos no Brasil e reforçando o valor dos documentos de natureza administrativa já adotados.

Durante o trâmite do Projeto de Lei em pauta, este Relator se fez presente em reunião do Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA), onde foi possível constatar a unanimidade de seus integrantes pela necessidade de uma lei nos termos da proposição em pauta.

Para que se possa aquilatar a importância dessa proposição para a aviação brasileira, o CNPAA é um órgão instituído, em 07 de junho de 1982, sob a direção e coordenação do CENIPA, reunindo representantes de entidades nacionais relacionadas, direta ou indiretamente, à atividade aérea com o objetivo de estabelecer a discussão de soluções, em nível nacional, para os problemas afetos à segurança de voo.

Do CNPAA participam as seguintes entidades: CENIPA, Ministério da Defesa, as três Forças Armadas, ANAC, INFRAERO, Petrobras, todas as empresas brasileiras de aviação regular e as de maior porte que fazem aviação privada (táxi-aéreo) com aeronaves de asa fixa (aviões) e de asa rotativa (helicópteros), EMBRAER, Associação Brasileira de Aviação Geral (ABAG), Instituto de Fomento e Coordenação Industrial (IFI), Instituto de Ciências da Atividade Física (ICAF), Sindicato Nacional dos Aeronautas (SNA), Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), Sindicato Nacional das Empresas de Táxi Aéreo (SNETA), Sindicato Nacional dos Trabalhadores na Proteção ao Voo (SNTPV), e Sindicato Nacional dos Aeroviários (SNAe). Outras entidades também participam desse Comitê, todas formando o mais elevado e seletivo grupo da aviação brasileira.

Essas informações permitem não só aquilatar a importância do CNPAA, como também entender a relevância do projeto de lei em pauta, a partir dos posicionamentos unânimes em torno da sua necessidade.

O Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – trata do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes



Aeronáuticos nos seus arts. 86 a 93, mas de modo insuficiente, em uma realidade diversa da de hoje e fora do contexto das últimas evoluções sobre a segurança de vôo nos campos interno e externo e sobre o tratamento a ser dado às informações relativas a essa atividade. Por esse viés, o projeto de lei em pauta trata de uma série de aspectos hoje não contemplados pelo Código em questão.

Ficou bem caracterizado que a falta de uma legislação atualizada e adequada ao tratamento das informações relativas à segurança de vôo tem acarretado prejuízos ao País, inclusive com depreciação do seu *status* nos fóruns internacionais sobre aviação.

Na intensa discussão sobre como tratar as informações obtidas a partir da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos, todos os membros do CNPAA apontaram para a necessidade de o Brasil adequar sua legislação às normas adotadas internacionalmente pela OACI, das quais somos signatários.

Diante de acidentes aeronáuticos, é evidente que existem dois caminhos de investigação que, se não são diametralmente opostos, também não podem convergir:

- as investigações para fins de responsabilização penal e civil, quando for o caso, conduzidas por autoridades policiais e outras que tenham competência para tanto
- as investigações para fins de segurança de vôo, conduzidas pelas autoridades aeronáuticas.

A finalidade de cada linha de investigação acarreta que sejam conduzidas com total independência entre si, em que pese, em regra, buscando as mesmas informações, apenas para fins diferentes, conforme se expôs.

Para a aviação, toda a prevenção é feita com informações, inclusive as obtidas das investigações aeronáuticas, ao lado de outras fontes, como os reportes voluntários, por exemplo.



As investigações relativas à segurança de vôo buscam saber tudo o que aconteceu com a maior minudência possível, inclusive a partir da plena colaboração dos pilotos e controladores de vôo, visando, a partir da experiência anterior, a prevenir futuros acidentes e incidentes.

Para isso, esses profissionais, ainda que tenham sido os responsáveis pelo acidente, têm de se sentir seguros para detalhar seus procedimentos que, eventualmente, tenham contribuído para o evento, por mais grave que ele tenha sido.

Também a análise e a conclusão sobre os conteúdos do CVR (*Cockpit Voice Recorder* – gravador de vozes e ruídos da cabine) e do FDR (*Flight Data Recorder* – gravador de dados do vôo) devem ser preservados na esfera das investigações aeronáuticas.

As informações assim obtidas devem alimentar, exclusivamente, o Sistema de Investigação Prevenção de Acidente Aeronáuticos (SIPAER) e o Sistema de Segurança de Vôo (SEGVÔO).

Hoje, com a intensa evolução tecnológica, diminuíram drasticamente os riscos materiais de um acidente aéreo e o fator material passou a ser mínimo diante da contribuição do fator humano, principal contribuinte para os acidentes aéreos. Com isso, as informações prestadas pelos pilotos e pelos controladores de tráfego aéreo ganharam exponencial relevância nas investigações aeronáuticas, tornando-se imprescindíveis.

Desse modo, o uso dessas informações para fins distintos da prevenção de acidentes e incidente aeronáuticos inibe a colaboração de pilotos e controladores de vôo e afeta a própria Comissão de investigação que, sabendo do uso indevido que poderá decorrer do que apurarem, evitará o aprofundamento da investigação; tudo redundando em comprometimento da segurança do vôo e contribuindo para futuro aumento dos índices de eventos perigosos na aviação.

É patente o entendimento que, diante de um acidente aéreo, também devem ser procedidas investigações para fins judiciais. Nenhum membro



do CNPAA arroga-se a dizer o contrário. Todavia, também é muito claro que essas investigações devem ser feitas por autoridades distintas das que conduzem as investigações aeronáuticas e totalmente desvinculadas destas.

Atualmente, os aparelhos de investigação policial brasileiros têm condições técnicas de, a partir do mesmo objeto de investigação, o acidente aéreo, elaborar suas próprias análises e conclusões, dispensando a colaboração dos investigadores aeronáuticos, ainda que eventualmente possam contar com especialistas desta Força, desde que desvinculados da investigação aeronáutica em curso.

Da oitiva que se teve durante a reunião com os membros do CNPAA, estes deixaram claro que, após os últimos acontecimentos com acidentes aeronáuticos no Brasil e da forma como foram tratadas as informações a respeito, houve uma série de efeitos deletérios, entre eles:

- diminuição sensível dos relatórios de prevenção (antes chamados relatórios de perigo) na medida em que os responsáveis pela sua emissão passaram a ter receio de esses documentos serem, futuramente, utilizados contra si próprios;

- os pilotos da aeronave Legacy que, em 29 de setembro de 2006, chocou-se com a aeronave da empresa aérea Gol que fazia o voo 1907, depois da primeira entrevista com os encarregados da investigação, ao saberem que aquilo que dissessem poderia ter uso na esfera judicial, se recusaram a prosseguir colaborando com as investigações;

- nos fóruns internacionais, o Brasil foi questionado quanto à forma como tratou as informações obtidas durante as investigações dos acidentes aeronáuticos ocorridos nos últimos anos, ficando vulnerável e com menor poder de negociação.

Feitas as considerações anteriores, entre a apresentação do Projeto de Lei que brotou originalmente da CPI – CRISE DO SISTEMA DE TRÁFEGO AÉREO e a apresentação deste relatório, o próprio pessoal que atua





no SIPAER apresentou sugestões visando ao seu aperfeiçoamento, o que acatamos e consolidamos aqui, depois de seguidas reuniões e discussões.

Em face do exposto, **voto** pela **aprovação do Projeto de Lei nº 2.453/07** na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2008.

**DEPUTADO ALDO REBELO**  
**RELATOR**

2008\_5299\_ALDO REBELO\_212



C8E2824F43

**COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA  
NACIONAL**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.453, DE 2007**

Dispõe sobre o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), a proteção às suas investigações e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**CAPÍTULO I**  
**DO SISTEMA DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERO-  
NÁUTICOS**

Seção I  
Da Qualificação

Art. 1º Compete ao Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), em prol da segurança do transporte aéreo para a preservação coletiva de vidas humanas, planejar, executar e controlar as atividades de prevenção e de investigação de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, conforme definido nas normas do sistema.



C8E2824F43

Parágrafo único. O órgão central do SIPAER é o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), ao qual caberá a orientação e a coordenação do sistema.

## Seção II

### Da Atividade de Prevenção

Art. 2º A prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo engloba políticas, planos, programas, práticas, processos, procedimentos e sistemas voltados à eliminação ou à mitigação de fatores de risco que afetem ou possam vir a afetar a segurança operacional envolvendo aeronaves, seus ocupantes e terceiros no solo, unicamente em proveito da preservação de recursos humanos e materiais.

Art. 3º A prevenção de acidentes aeronáuticos é dever de todas as entidades, órgãos e pessoas, naturais ou jurídicas, envolvidos no projeto, fabricação, manutenção, operação, regulação, fiscalização e circulação de aeronaves e transporte aéreo de pessoas e bens, no território brasileiro.

Art. 4º A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), as empresas exploradoras de serviços aéreos públicos, os órgãos públicos que operem aeronaves, as empresas operadoras de infra-estrutura aeroportuária, as empresas ou órgãos prestadores de serviços de tráfego aéreo, os fabricantes de aeronaves e de motores de uso aeronáutico e as empresas prestadoras de serviços de manutenção em aeronaves deverão manter em sua estrutura organizacional um setor ou um profissional credenciado no SIPAER para a gestão da prevenção de acidentes aeronáuticos, conforme definido nas normas do sistema.

§1º Cada setor de prevenção e cada profissional mencionado no **caput** deste artigo constituirá um Elo-SIPAER, devendo estar diretamente subordinado ao mais elevado nível de decisão na organização e ter claramente estabelecidas e documentadas as linhas de responsabilidade por suas atividades específicas.



§ 2º O setor de prevenção mencionado no **caput** deste artigo deverá ser gerenciado por profissional habilitado e com credencial SIPAER válida, conforme definido nas normas do sistema.

Art. 5º Os Comandos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica definirão suas respectivas estruturas de prevenção e de investigação de acidentes aeronáuticos.

### Seção III

#### Da Investigação SIPAER

Art. 6º A investigação SIPAER englobará práticas, técnicas, processos, procedimentos e métodos empregados para a identificação de atos, condições ou circunstâncias que, isolados ou conjuntamente, representem risco à integridade de pessoas, aeronaves e outros bens, unicamente em proveito da prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.

§ 1º A investigação SIPAER deverá considerar fatos, hipóteses e precedentes conhecidos na identificação dos possíveis fatores contribuintes para a ocorrência ou o agravamento das conseqüências de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.

§ 2º A investigação SIPAER de um determinado acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo deverá se dar de forma independente de quaisquer outras investigações sobre o mesmo evento, sendo vedada a participação nestas de qualquer pessoa que esteja participando ou tenha participado da primeira.

§ 3º A investigação SIPAER não impedirá a instauração nem suprirá a necessidade de outras investigações para fins diferentes da prevenção, mas, por ter como objetivo a preservação coletiva de vidas humanas, terá precedência sobre os procedimentos, concomitantes ou não, das demais investigações no tocante ao acesso e à guarda de itens de interesse da investigação.



§ 4º Se no curso de investigação SIPAER forem encontrados indícios de crime doloso, relacionados ou não à cadeia de eventos do acidente, far-se-á a comunicação à autoridade policial competente.

Art. 7º A investigação de acidente com aeronave das Forças Armadas será conduzida pelo respectivo Comando Militar.

Art. 8º A investigação SIPAER de acidente com aeronave civil será conduzida pelo representante do CENIPA ou de Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA), que decidirá sobre a composição da comissão de investigação.

§ 1º O representante do CENIPA ou de SERIPA requisitará dos órgãos e entidades competentes, com precedência sobre outras requisições, os laudos, autos de exames, inclusive autópsias, e outros documentos de interesse para a investigação SIPAER.

§ 2º À comissão de investigação SIPAER, nos limites estabelecidos pelo representante do CENIPA ou de SERIPA, ficará assegurado o acesso à aeronave acidentada, seus destroços e coisas que por ela eram transportadas, bem como a dependências, equipamentos, documentos e quaisquer outros elementos necessários à investigação, onde se encontrarem.

§ 3º A responsabilidade pela inobservância do disposto nos parágrafos anteriores deste artigo será apurada mediante processo administrativo disciplinar, se do fato não resultar crime.

§ 4º Caberá, nos casos urgentes, a busca e apreensão, aplicando-se, no que couber, as disposições do Código de Processo Civil.

§ 5º Em caso de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo, o representante do CENIPA ou de SERIPA poderá requisitar transporte aéreo em aeronaves civis brasileiras, quer para o pronto início das ações de investigação, quer para as ações subseqüentes, tais como reuniões de coordenação, exame de componentes e entrevista de tripulantes e testemunhas.



§ 6º No intuito de prover celeridade à investigação SIPAER, a requisição prevista no parágrafo anterior será exercida mediante a apresentação da credencial CENIPA, no aeroporto de embarque, ao representante da empresa requisitada.

Art. 9º A aeronave civil envolvida em acidente, incidente aeronáutico ou ocorrência de solo poderá ser interdita pelo responsável pela investigação SIPAER ou seu representante, observando-se que:

I – o auto de interdição será assinado pela autoridade citada no **caput** e, se possível, pelo operador da aeronave ou seu representante;

II – mediante autorização do responsável pela investigação SIPAER, a aeronave interdita poderá funcionar para efeito de manutenção; e

III – o operador permanecerá responsável pelo adimplemento de quaisquer taxas ou tarifas que incidam sobre a aeronave.

Art. 10. Exceto para efeito de salvar vidas, preservação da segurança das pessoas ou preservação de evidências, nenhuma aeronave civil acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas poderão ser vasculhados ou removidos, a não ser com a autorização do representante do CENIPA ou de SERIPA, que deterá a guarda dos itens até a sua liberação a quem de direito.

§ 1º A proteção contra furto de aeronave acidentada, seus destroços e coisas que eram por ela transportadas é da responsabilidade dos órgãos de segurança pública, preferentemente à Polícia Federal, salvo quando a proteção for provida pelas Forças Armadas.

§ 2º Em coordenação com o representante do CENIPA ou de SERIPA, ficará assegurado à polícia judiciária o acesso à aeronave acidentada, seus destroços ou coisas que por ela eram transportadas, somente podendo haver manipulação ou retenção de quaisquer objetos do acidente com expressa autorização daqueles.



Art. 11. Mediante pedido da autoridade policial ou judicial, o Comando da Aeronáutica colocará especialistas à disposição para os exames necessários às diligências sobre o acidente aeronáutico com aeronave civil, desde que:

I – não exista no quadro de pessoal do órgão solicitante técnico capacitado ou equipamento apropriado para os exames requeridos;

II – a autoridade solicitante discrimine os exames a serem feitos;

III – exista no quadro de pessoal da Aeronáutica técnico capacitado e equipamento apropriado para os exames requeridos; e

IV – a entidade solicitante custeie todas as despesas decorrentes da solicitação.

Parágrafo único. O pessoal colocado à disposição pela Aeronáutica não poderá ter participado da investigação SIPAER do mesmo acidente.

Art. 12. A investigação de ocorrência relacionada com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronave, não constituirá investigação SIPAER.

Art. 13. A investigação SIPAER findará com a confecção do Relatório Final, documento que representa o pronunciamento da Autoridade Aeronáutica sobre os possíveis fatores contribuintes de determinado acidente aeronáutico e apresenta Recomendações de Segurança Operacional em proveito da prevenção.

Parágrafo único. O Relatório Final de acidente com aeronave de Força Armada será aprovado pelo Comandante do respectivo Comando Militar.

#### Seção IV

#### Das Recomendações de Segurança Operacional



Art. 14. As recomendações de segurança operacional, oriundas ou não de investigação SIPAER, deverão apontar medidas que, se adotadas, eliminarão ou reduzirão os fatores de risco com potencial para contribuir para acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo.

§ 1º Os dirigentes das organizações a que se destinarem as recomendações de segurança operacional emitidas pelo CENIPA, por SERIPA ou pelo Comitê Nacional de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CNPAA) deverão informar ao respectivo órgão emissor, nos prazos estabelecidos e de forma precisa, sobre a adoção delas ou apresentar as razões porque não as adotarão.

§ 2º As recomendações de segurança operacional destinadas a setores da administração pública e a empresas que explorem serviços aéreos públicos poderão ser divulgadas, conforme definido nas normas do SIPAER.

Art. 15. A emissão de uma recomendação de segurança operacional em decorrência de um acidente aeronáutico atesta que a investigação SIPAER identificou uma medida necessária à prevenção de acidentes, mas não comprova culpa ou dolo do respectivo destinatário ou de outrem.

## Seção V

### Do Sigilo Profissional e da Proteção à Informação

Art. 16. São fontes SIPAER:

I – gravações das conversas nas dependências do controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

II – gravações das conversas na cabine de pilotagem e suas transcrições;

III – dados dos sistemas de notificação voluntária e obrigatória de ocorrências;





IV – gravações das comunicações entre a aeronave e os órgãos de controle de tráfego aéreo e suas transcrições;

V – gravações dos dados de voo e os gráficos e parâmetros deles extraídos e/ou transcritos;

VI – dados dos sistemas automáticos e manuais de coleta de dados; e

VII – demais registros usados nas atividades de prevenção, incluindo os de investigação SIPAER.

§ 1º Em proveito da investigação SIPAER, o representante do CENIPA ou de SERIPA terá precedência no acesso e na custódia das fontes citadas no **caput**.

§ 2º Em obediência ao princípio de que ninguém será obrigado a produzir provas contra si, não terão qualquer valor probatório as fontes constantes dos incisos I, II, e III, e será vedada a sua utilização, ainda que parcial, em inquérito ou em processo judicial ou administrativo.

§ 3º Toda informação prestada em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades afetas à prevenção será espontânea e baseada na garantia legal de seu exclusivo uso para fins de prevenção, assegurado o seu sigilo.

§ 4º Salvo em proveito de investigação SIPAER e de outras atividades de prevenção, será vedado ao profissional do SIPAER revelar suas fontes e respectivos conteúdos, aplicando-se-lhe o disposto nos artigos 207 do Código de Processo Penal e 406 do Código de Processo Civil.

Art. 17. As análises e conclusões da investigação SIPAER e de outras atividades afetas à prevenção não terão qualquer valor probatório.

Art. 18. As fontes e informações SIPAER que tiverem seu uso permitido em inquérito ou em processo judicial ou administrativo estarão protegidas pelo sigilo processual.



Parágrafo único. Para acesso às fontes e informações SIPAER ou ao seu uso como prova, o juiz:

I – observará o § 2º do artigo 273 e o inciso I do artigo 475 do Código de Processo Civil;

II – comunicará ao Chefe do CENIPA ou de SERIPA e intimará o representante judicial do Comando da Aeronáutica.

Art. 19. Caberá ao Chefe do CENIPA a decisão sobre a conveniência de divulgar, sem prejuízo à prevenção de acidentes, informações relativas às investigações SIPAER em andamento e suas respectivas fontes SIPAER.

#### Seção VI

#### Das Infrações

Art. 20. Nas seguintes infrações, os detentores de credenciais, habilitações, certificados, licenças, autorizações, permissões ou concessões estarão sujeitos à cassação dos mesmos e multa:

I – deixar de apresentar, conforme definido nas normas do SIPAER, programa destinado à prevenção de acidentes aeronáuticos;

II – deixar de manter em sua estrutura organizacional, conforme definido nas normas do SIPAER, um Elo-SIPAER para o trato dos assuntos relacionados à prevenção de acidentes aeronáuticos;

III – deixar, o operador de aeronave, de adotar medidas ao seu alcance para a neutralização dos fatores de risco identificados na atividade aérea que executa;

IV – violar os preceitos éticos estabelecidos nas normas do SIPAER;

V – concorrer, o elemento credenciado pelo SIPAER, para a transgressão de qualquer dos dispositivos constantes da Seção V desta lei;



VI – deixar de apresentar documento, de prestar informação ou, por qualquer outro modo, obstar investigação SIPAER;

VII – fazer uso, a empresa exploradora de serviços aéreos públicos, as operadoras de infra-estrutura aeroportuária, as prestadoras de serviços de tráfego aéreo, os fabricantes de aeronaves e de motores de uso aeronáutico ou as empresas prestadoras de serviços de manutenção em aeronaves, para fins punitivos, dos instrumentos de prevenção previstos nas normas do SIPAER;

VIII – permitir o vazamento de informações restritas ao uso do SIPAER para organismos não pertencentes ao sistema.

Art. 21. Nas seguintes infrações, os detentores de credenciais, habilitações, certificados, licenças, autorizações, permissões ou concessões estarão sujeitos à suspensão dos mesmos e multa:

I – deixar de cumprir os prazos estabelecidos para a apresentação de plano de ação em resposta à Recomendação de Segurança Operacional emitida pelo CENIPA, por SERIPA ou pelo CNPAA;

II – deixar, o operador de aeronave, de comunicar ao Elo-SIPAER competente as ocorrências nas quais seja constatada a presença de fatores de risco que afetem ou possam vir a afetar a segurança operacional de aeronaves, seus ocupantes e de terceiros no solo;

III – deixar, o fabricante de aeronave e/ou de produto aeronáutico, de notificar ao CENIPA, conforme definido nas normas do SIPAER, qualquer defeito de projeto ou de fabricação em componente que possa comprometer a segurança operacional das aeronaves.

IV – deixar, a empresa exploradora de serviços aéreos públicos, as operadoras de infra-estrutura aeroportuária, as prestadoras de serviços de tráfego aéreo, os fabricantes de aeronaves e de motores de uso aeronáutico e as empresas prestadoras de serviços de manutenção em aeronaves de fornecer informação e/ou documentação solicitada pelo CENIPA ou por SERIPA, conforme definido nas normas do SIPAER.



Art. 22. Para cada infração, o valor da multa, de até 10.000 (dez mil) valores de referência, será fixado em tabela editada pelo Comando da Aeronáutica, considerando, dentre outros fatores, o tipo de infração e a capacidade econômico-financeira da pessoa infratora, física ou jurídica.

§ 1º Na fixação da pena de multa a autoridade administrativa deve atender, principalmente, à capacidade econômico-financeira da pessoa infratora.

§ 2º A multa poderá ser aumentada até o triplo, se a autoridade administrativa considerar que, em virtude da capacidade econômico-financeira da pessoa será ineficaz, embora aplicada no máximo.

§ 3º É facultado à autoridade administrativa aplicar somente a pena principal ou apenas a de multa, conforme a gravidade da infração, o risco à segurança, outras circunstâncias e os antecedentes da pessoa infratora.

Art. 23. À pessoa infratora serão assegurados a ampla defesa e o contraditório em processo administrativo disciplinar.

Art. 24. O Comando da Aeronáutica designará, na sua estrutura, os órgãos competentes para a aplicação das penalidades e a arrecadação de multas decorrentes das infrações que forem de sua competência aplicar.

Art. 25. O Comando da Aeronáutica remeterá para Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) as notificações de infrações cuja aplicação de penalidades sejam da competência desta, a qual caberá, ainda, a arrecadação das multas correspondentes.

## **CAPÍTULO II**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 26. Aquele que tomar conhecimento de acidente com aeronave ou da existência de destroços de aeronave deverá comunicar o fato,



pelo meio mais rápido, à autoridade pública, preferentemente ao Comando da Aeronáutica.

Parágrafo único. A autoridade pública que tomar conhecimento do fato deverá comunicá-lo imediatamente ao Comando da Aeronáutica, sob pena de responsabilidade.

Art. 27. O dever de remoção de aeronave envolvida em acidente, destroços e bens transportados, em qualquer parte, será do explorador da aeronave, que arcará com as despesas decorrentes.

§ 1º Nos aeródromos públicos, caso o explorador não providencie tempestivamente a remoção da aeronave ou dos seus destroços, caberá à administração do aeródromo fazê-lo, imputando-se àquele a indenização das despesas.

§ 2º Será vedada a venda dos destroços, partes, peças, componentes e motores antes de os mesmos terem sido liberados pelos responsáveis pela investigação SIPAER e pela investigação policial, se houver, observadas as exigências da Autoridade de Aviação Civil.

§ 3º Visando à proteção do meio ambiente, à segurança, à saúde e à preservação das propriedade pública e privada, o explorador da aeronave acidentada deverá providenciar e custear a higienização do local, dos bens e dos destroços quando, pelo lugar ou estado em que se encontrarem, não puderem ser removidos.

Art. 28. Competirá exclusivamente ao CENIPA a formação de profissionais para a investigação SIPAER.

Parágrafo único. No tocante à formação de profissionais para o exercício das demais atividades de prevenção, tal competência poderá ser delegada pelo CENIPA a entidades homologadas, conforme definido nas normas do SIPAER,



Art. 29. As atividades de prevenção previstas nesta lei serão realizadas exclusivamente por profissionais habilitados, matriculados no SIPAER e com credencial válida.

Parágrafo único. Competirão exclusivamente ao CENIPA a matrícula e o credenciamento de que trata o **caput** deste artigo.

Art. 30. As atividades do SIPAER e os procedimentos a serem adotados serão disciplinados em portaria do Comando da Aeronáutica.

Art. 31. Revogam-se os artigos 86 a 93 da Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986, Código Brasileiro de Aeronáutica.

Art. 32. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em            de            de 2008.

**DEPUTADO ALDO REBELO**

**RELATOR**

2008\_5299\_Aldo Rebelo\_212



C8E2824F43